

Es wäre schön, wenn mehr Leser einen finanziellen Beitrag auf unten angegebenes Konto¹ leisten könnten.

Herwig Duschek, 8. 2. 2011

www.gralsmacht.com

506. Artikel zu den Zeitereignissen

Zum HEX-„Unglück“: War der Lokführer des Güterzugs „verhext“? (Teil I)

(Ich schließe an Artikel 128² an. Man berücksichtige, dass die hier behandelten okkulten Verbrechen „nur“ die „Spitze des Eisberges“ der okkulten Verbrechen weltweit sind, und dass letztere als soratisches „Wetterleuchten“ im Hinblick auf den 3. Weltkrieg³ zu werten sind.)



Seit dem Zug-„Unglück“ in Radevormwald-Dahlerau am 27. 5. 1971, wo auf einer ingleisigen Strecke ein Schienenbus mit einem Güterzug zusammenstieß (46 Tote, darunter 41

¹ GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

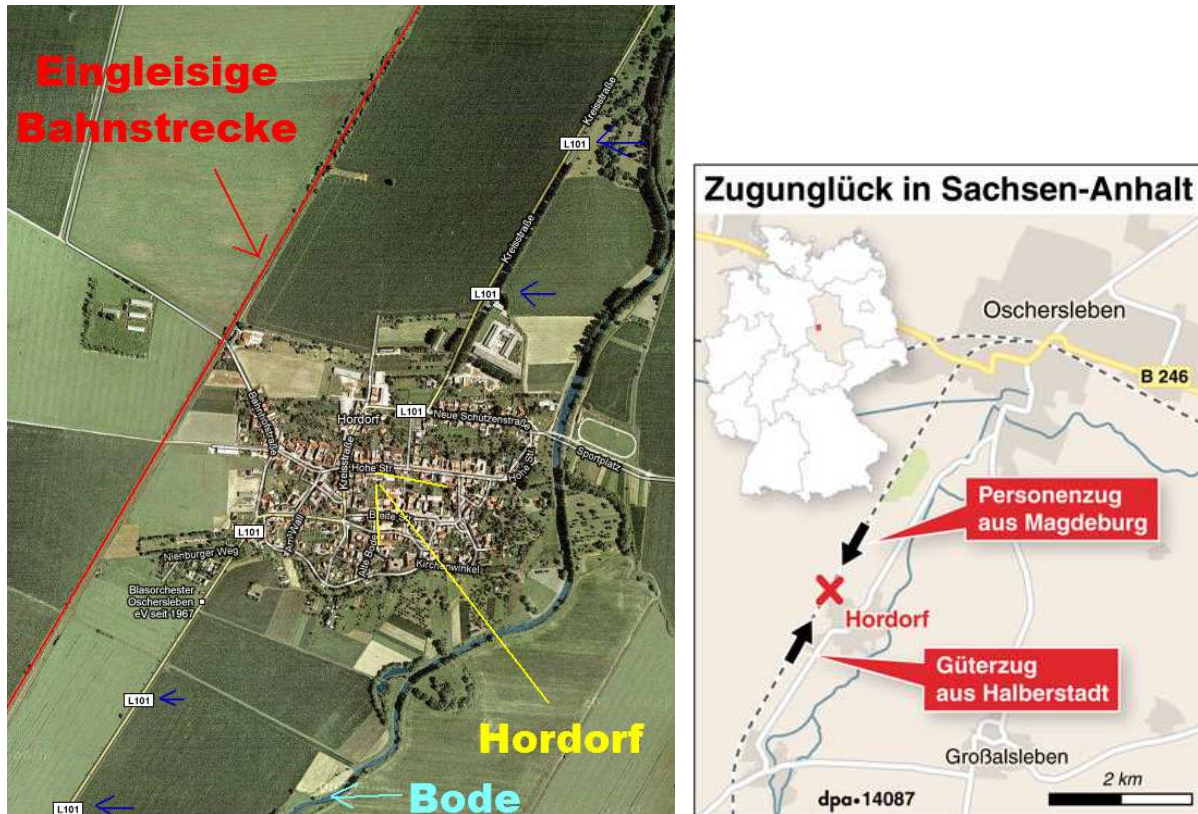
GRALSMACHT, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27, BIC: GENODEF1KM1

² Zug-„Unglück“ in Radevormwald-Dahlerau am 27. 5. 1971 (u.a.)

³ Siehe u.a. Artikel 505, S. 3-8

Kinder), sollte man meinen, dass ausreichend Sicherheitsmaßnahmen ergriffen wurden, um eine derartige Katastrophe auszuschließen.

Nach fast 40 Jahren danach stießen am 29. 1. 2011 um 22.24 Uhr auf einer eingleisigen Strecke der Harz-Elbe-Express (HEX) mit einem Güterzug zusammen⁴. 10 Personen kamen dabei ums Leben⁵. 23 Reisende wurden verletzt, 18 von ihnen schwer. Einige schweben noch in Lebensgefahr⁶.



(In Hordorf stießen die beiden Züge aufeinander. Man achte auf die Landstraße L 101 und den Fluss Bode. Die Karte rechts ist von *t-online*⁷)

Nach dem schweren Zugunglück mit zehn Toten in Sachsen-Anhalt hat die Staatsanwaltschaft ein Ermittlungsverfahren gegen den 40-jährigen Lokführer des Güterzuges eingeleitet. Er soll ein Haltesignal überfahren haben. Ein Sprecher der Polizei sagte im MDR-Magazin "Sachsen-Anhalt heute", der Lokführer habe möglicherweise nicht im Führerhaus gesessen. Dies könne die Erklärung dafür sein, dass der Mann nur leicht verletzt wurde ... Berichten zufolge könnte sich der Lokführer des Güterzuges in der hinteren der beiden Lokomotiven

⁴ http://nachrichten.t-online.de/zugunglueck-in-sachsen-anhalt-mindestens-10-tote/id_44210596/index

⁵ Bild.de sprach schon (als Hinweis) von 11 Toten. Später ist auf derselben Seite dann wieder von 10 Toten zu lesen. (Dass eine Person vorübergehend als „tot“ erklärt wird, kommt immer wieder bei okkulten Verbrechen vor)

SCHWERES ZUGUNGLÜCK IN SACHSEN-ANHALT

Regionalbahn prallt auf Güterzug! Elf Tote!

SCHWERES ZUGUNGLÜCK IN SACHSEN-ANHALT

Regionalbahn prallt auf Güterzug! Zehn Tote!

<http://www.bild.de/BILD/news/2011/01/30/zugunglueck-oschersleben-pressekonferenz/sachsen-anhalt-bahn-hordorf-fahrtenschreiber-tote.html>

⁶ http://nachrichten.t-online.de/zugunglueck-in-sachsen-anhalt-mindestens-10-tote/id_44210596/index

⁷ http://nachrichten.t-online.de/zugunglueck-in-sachsen-anhalt-zwei-haltesignale-ueberfahren/id_44228274/index

aufgehalten haben. Angeblich wurde er dort nach dem Unglück gefunden.... Es sei denkbar, dass er sich in Sicherheit gebracht hat, als er den Regionalzug auf sich zufahren sah.⁸

Die Stuttgarter Zeitung schreibt am 2. 2. 2011 (S. 16):

... Laut einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums, dessen Inhalt an die Presse durchgesickert ist, hat der 40-jährige Lokführer offensichtlich gleich zwei Haltesignale überfahren: das Vorsignal wie auch das Hauptsignal, die beide „Halt“ angezeigt hätten.

Daraufhin habe der Fahrdienstleiter im Stellwerk Hordorf über Funk einen Nothalt angeordnet. Auf diese Aufforderung hat zumindest der 35 Jahre alte Führer des (HEX-) Personenzugs reagiert. Der Auswertung zufolge muss er seinen Regionalexpress von 98 Kilometern pro Stunde noch auf Tempo 66 heruntergebremst haben (Differenz: 32 km/h), bevor er mit dem entgegenkommenden Güterzug kollidierte.

Ohne diese Schnellbremsung hätte es noch mehr Opfer gegeben haben können. Ob auch der mit Kalk beladene, 2700 Tonnen schwere Güterzug gebremst wurde, ist offenbar noch nicht bekannt. Sicher scheint zu sein, dass zum Zeitpunkt des Unfalls die Strecke für den Personenzug HEX 80876 korrekt freigegeben worden war. Demgegenüber hätte der Güterzug, der bereits zwei Stunden hinter seinem regulären Zeitplan herfuhr, die Durchfahrt des Personenzugs abwarten sollen, bevor er auf die eingleisige Strecke hätte einfahren dürfen.



([Li] Der Todeszug von Hordorf: Dieses Foto zeigt das Signal für den Güterzug, 700 Meter vor der Stelle, wo die Strecke eingleisig wird und die Züge zusammenstießen. Laut Ermittlungsbericht stand das Signal auf Halt – der Güterzug hatte es niemals passieren dürfen⁹. [Re] Der vordere Teil des HEX-Personenzuges wurde völlig zerstört)

Ein Bahnmitarbeiter zu BILD: Möglicherweise war es die Macht der Routine, denn fährt der Güterzug pünktlich, hat er auf diesem Abschnitt freie Fahrt. ... Hat der Zugführer eventuell die Verspätung vergessen, schaute darum nicht auf das Signal?¹⁰

⁸ http://nachrichten.t-online.de/zugunglueck-bei-hordorf-wo-war-der-lokfuehrer-/id_44215390/index

⁹ <http://www.bild.de/BILD/news/2011/02/01/zugunglueck-oschersleben-erster-ermittlungsbericht/enthuellt-lokfuehrer-maik-harz-elbe-express-verhinderte-noch-mehr-tote.html>

¹⁰ ebenda

Natürlich gäbe es Sicherungssysteme, die den Zug automatisch hätten zum Halten bringen können – nur nicht (u.a.) in Hordorf:

Die 58 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Magdeburg und Halberstadt ist auf 37 Kilometern ingleisig, für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen und nur teilweise mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet, die eine Zwangsbremmung des Güterzuges hätte auslösen können. Die Installation dieser Technik in Hordorf war im Zuge des Ausbaus der Strecke auf Fahrgeschwindigkeiten von 120 km/h für März 2011 vorgesehen. Die Umrüstung anderer Abschnitte der Strecke hat hingegen laut Angaben der Deutschen Bahn bereits stattgefunden. Eine rechtliche Verpflichtung zur Installation einer solchen Technik besteht nach § 15 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung erst bei Strecken mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von über 100 km/h (!).

Die dringende Notwendigkeit zur Nachrüstung soll der DB lange bekannt gewesen sein und sollte „bis spätestens Ende 2008 erfolgen“, hieß es in einem Vermerk. Als Hinderungsgrund wird eine fehlende Bewilligung der erforderlichen Gelder für die Ausrüstung der 52 Kilometer langen Strecke Halberstadt-Magdeburg in Höhe von 533.000 Euro durch das Eisenbahnbundesamt genannt ...¹¹ (Fortsetzung folgt)

Anbei noch der Musikvideo-Hinweis und ein Bild: www.youtube.com

Schumann symphony No4-2M (2/4) Riccardo Chailly Gewandhausorchester Leipzig¹²



(Halberstadt, Dom, Innenansicht)

¹¹ http://de.wikipedia.org/wiki/Zugungl%C3%BCck_von_Hordorf

¹² <http://www.youtube.com/watch?v=-t4Bo8xdUDQ&feature=related>